

# 以美國法觀點論物的使用利益損害之 賠償問題

郭冠甫\*

## 【目次】

壹、前言

貳、使用利益為美國侵權行為法保障的客體

參、美國法有關使用利益損害賠償之爭議

一、是否需舉證實際金錢損失之爭議

二、商業用或娛樂用--差別規範的合理性問題

三、部分毀損或全部毀損--傳統原則與現代觀點路線之爭

四、損害賠償計算方式

(一) 以租用替代物的費用計算

(二) 以租賃價值計算

(三) 以利潤損失計算

(四) 以物的使用價值計算

肆、我國實務見解

一、租用替代物費用之賠償

二、實際租賃替代物之必要性

三、營業利益損失

伍、結論

參考文獻

---

\* 作者為靜宜大學法律學系專任教授

## 摘 要

物因他人之侵權行為而致毀損時，受害人於所有之物進行修繕的期間，對該物之利用可能性必遭剝奪，因而導致使用利益的損害，受害人應有權請求加害人賠償。然因計算賠償數額的觀點不同，或對使用利益之價值判斷見解不一，致使此看似簡單的損害賠償問題，朝向複雜且多元的方向發展。美國聯邦與各州法院對此爭議問題已累積相當數量的判決，足以供應學術上分析研究所需的養分，也是判斷未來裁判趨勢的重要參考。故本文以美國侵權行為法為基礎，利用美國法院實務見解及學者看法，探討使用利益之相關爭議。討論的核心置於實際租賃替代物的必要性、娛樂用之物是否亦有使用利益的損失，以及全部毀損或部分毀損在賠償上是否存在不同的意義等議題的剖析。此外，本文亦分析我國實務上的見解，藉以比較與美國法之異同。

**關鍵詞：**使用利益、租賃價值、金錢損失、利潤損失、完全賠償原則

## 壹、前言

物的使用利益係附隨於所有權之經濟利益，當財產權遭他人侵害而有損害發生時，該衍生之利益亦受有損害。使用利益損失（loss of use）通常被定義為：「因一方之過失或不當行為，致如汽車、房屋、商業設施或設備等物之毀損，進而造成他方無法使用該物所生之損害」<sup>1</sup>。損害賠償制度基本機能係在彌補損害，旨在填補受害人實際所受之所有損害，使其回復未受侵害前的地位，採「完全賠償原則」（the principle of full compensation）<sup>2</sup>。物的使用利益亦即物的利用可能性，係所有人可隨時依其意志操控所有物之利益；一旦物遭毀損，所有人立即受到無法使用該物之損害。職故，受害人因加害人之故意或過失行為造成所有物之損害而有修繕之必要時，受害人勢必需要另尋替代之物或支付額外的費用，以填補無法使用所有物之損失；此項損失填補的費用即為受害人之損害，理應包括在所有損害的範圍內，而得請求加害人一併賠償。此費用若能透過受害人的舉證而得以確定，則法院應無理由不許受害人之請求；然倘若受害人並未實際支出此一費用，僅就喪失物的利用可能性請求賠償，法院是否應承認抽象使用利益之損害，不無疑義。美國各州法院對此侵權行為法之議題，歷經超過一個世紀的論辯，已累積相當數量的裁判，相當值得參考。故本文以美國法為基礎，討論物的使用利益相關問題與爭議。本文的主軸集中在實際租賃替代物的必要性、娛樂用之

<sup>1</sup> Loss of use may refer to the inability to use an automobile, living quarters, business facility or equipment due to damage caused by the negligence or other wrongdoing of another". *Loss of Use Law and Legal Definition*, USL GAL, (July 25, 2019, 6:10 PM), <https://definitions.uslegal.com/l/loss-of-use/>. and "Lost capacity of one's body part or entity's property due to another party's negligence or wrongdoing causing the lost capacity". *What is LOSS OF USE? THE LAW DICTIONARY*, (July 25, 2019, 6:10 PM), <https://thelawdictionary.org/loss-of-use/>.

<sup>2</sup> Tort seeks to put the victim in the position he was in before the tort." See Peter Van Wijck & Jan Kees Winters, *The Principle of Full Compensation in Tort Law*, 11:3 EURO. J. L. & ECON., 319 (2001).

物是否亦有使用利益的損失，以及全部毀損或部分毀損在賠償上是否存在不同的意義等議題的探討。我國學術界對此等課題著墨不深，實務見解傾向保守。筆者冀望通過本文的討論，提供學者及實務工作者一些參考資料，期對解決此等問題有所助益。

## 貳、使用利益為美國侵權行為法保障的客體

早期美國法院對於侵害物之使用利益的損害賠償問題，傾向採取較為保守的態度。原則上，原告所有之物若遭被告毀損，其所能請求之損害賠償部分，限制在該標的於發生毀損前後之市場價值（market value）<sup>3</sup>的差額。倘該標的仍可修復，受害人有權請求修繕費用；若修繕後仍無法完全回復毀損前的狀態，則受害人可另行請求加害人賠償該物市場價值貶損的損害<sup>4</sup>。有些法院甚至更嚴格的限制賠償的額度，認為修繕後如能達到毀損前的狀態，即使該物之市場價值仍有減損的情況下，如果此減損的金額高於修繕費用，所有人仍僅能獲賠較低的修繕費用<sup>5</sup>。損害賠償的內容必須是具體且得以計算，而喪失使用利益之損害賠償請求權，則因欠缺確定性而遭到摒除。原因在於早期的法院相信，使用利益屬於高度不確定且難以精確計算的利益，若肯認使用利益的喪失為損害賠償請求權的基礎，勢必使原告居於超越其未受損前的地位，有違獲利禁止原則。

此說的立論基礎係構築在使用利益損害之高度臆測性本質上，如果承認此為合法之侵權行為請求權，即可能在估算損害賠償額時，大開想

---

<sup>3</sup> 係指財產在交易市場上價格，即有意願但無義務出售之出賣人，與有意願但無義務購買之買受人同意的價格。"Market value is defined as the price that the property would bring if it were offered for sale by a willing but not obligated seller and purchased by a willing but not obligated buyer". See *Exxon Corp. v. Middleton*, 613 S.W.2d 240, 246 (Tex. 1981).

<sup>4</sup> James M. Lee, *Loss of Use Damage for Injuries to Interests in Commercial Chattels*, 15 FORDHAM URBAN L.J., 239-40 (1985).

<sup>5</sup> *Id.*

像性 (imagination) 或臆測性 (speculation) 的閘門，也將引導法院判決走向錯誤的方向<sup>6</sup>。反對者的觀點似乎是為避免過度賠償的問題，防止原告從中獲取逾越其應有的賠償。但如果原告得以舉證明確之使用利益受損的證明，例如在車禍事件後原告確實提出在車輛維修期間租用代步車之租金單據，則反對者的考量便失其所據。再者，侵權行為法中對於損害賠償的計算，並非要求絕對精確的數額，而是一種最接近實際損害的概算 (proximate estimate)<sup>7</sup>。因此如有足夠的證據或證詞證明損害的大小，法院即得以之推論損害賠償的額度，不必以無法精確計算為由拒絕准許損害賠償之請求，否則將會導致賠償填補不足而違背完全賠償原則。基此，傳統的觀點逐漸得到修正，在原告出示明確證據的前提下，陪審團即可作出合理且公平的決議，法院因而欠缺合乎邏輯的理由，拒絕原告主張喪失物的使用利益之損害賠償<sup>8</sup>。事實上，1977年修訂之「美國侵權行為法整編第二版」(Restatement (Second) of Torts) 已明確定義喪失使用利益之損害賠償：「就扣留或禁止使用土地或動產之侵害，賠償包括下列規定之損害：(a) 無論土地或動產因扣留或禁止使用期間所生之使用價值的損害，或其替代物之利用價值或替代物之支付金額<sup>9</sup>」。因此，物的所有人有權請求加害人賠償其在無法使用所有物期間之使用價值 (value of the use) 的損害，至少是賠償該物的租賃價值 (rental value)<sup>1011</sup>。目前美國各州盡皆承認使用利益的侵害係侵權行為的一種模

<sup>6</sup> *Snavely v. Lang*, 592 F.2d 296 (1979).

<sup>7</sup> *Brown v. Zimbrick Logging, Inc.*, 541 P. 2d 1388 (1975).

<sup>8</sup> *Lee*, *supra* note 4, at 242.

<sup>9</sup> Restatement (Second) of Torts (1977) § 931: "Detention Or Preventing Use Of Land Or Chattels If one is entitled to a judgment for the detention of, or for preventing the use of, land or chattels, the damages include compensation for (a) the value of the use during the period of detention or prevention or the value of the use of or the amount paid for a substitute...."

<sup>10</sup> Restatement (Second) of Torts (1977) § 931, comment (b): The owner of the subject matter is entitled to recover as damages for the loss of the value of the use, at least the rental value of the chattel or land during the period of deprivation.

<sup>11</sup> 租賃價值係指房屋等出租的金額，依當時公開市場的價格或依據其他各種因素確定的公平價格。在房地產被非法佔用的情況下，它是確定損害賠償金額的依據。元照英美

式<sup>12</sup>；多數的州是以判例的形式肯認，但也有部分的州將此利益的保障正式入法。例如北達科州明文規定動力車受損時，加害人除須賠償回復原狀的修理費用外，尚須賠償受害人在修繕期間喪失使用利益之損害，而賠償額的計算係以車輛之合理使用價值為度<sup>13</sup>。華盛頓州州法也將喪失財產上使用利益的損失列入經濟上的損失（economic loss）<sup>14</sup>。新墨西哥州關於法官對陪審團指示（jury instruction）的規定中，將喪失使用利益的損害定義為「類似受損的財產在合理修繕期間所產生之合理租賃價值的損害」<sup>15</sup>。

另外，車輛出租業者因出租車輛遭毀損所生之使用利益損失，是否有權向承租人或為侵權行為之第三人請求損害賠償，不無疑義。有些州為免除裁判上的分歧，明確地將此爭議納入州法的規範<sup>16</sup>。例如加利福利亞州法律規定汽車租賃公司不得向承租人或合格駕駛人（authorized

---

法辭典，<http://lawyer.get.com.tw/dic/DictionaryDetail.aspx?iDT=74397>（最後瀏覽日期：6/26/2019）。

<sup>12</sup> Loss of Use in All 50 States, MWL (Jun. 28, 2019, 1:41 PM) <https://www.mwl-law.com/wp-content/uploads/2019/01/LOSS-OF-USE-IN-ALL-50-STATES.pdf>.

<sup>13</sup> N.D.C.C. § 32-03-09.1:Loss of Use of Motor Vehicle The measure of damages for injury to property not arising from contract is the lesser of the following: (1) the reasonable cost of repairs necessary to restore the property to the condition it was in immediately before the injury and the reasonable value of the loss of use of the property pending restoration; or (2) the difference between the market value of the property immediately before and immediately after the injury and the reasonable value of the loss of use of the property pending replacement.

<sup>14</sup> RCW 4.56.250 (1) Claims for noneconomic damages—Limitation. (1) As used in this section, the following terms have the meanings indicated unless the context clearly requires otherwise. (a) "Economic damages" means objectively verifiable monetary losses, including medical expenses, loss of earnings, burial costs, loss of use of property, cost of replacement or repair, cost of obtaining substitute domestic services, loss of employment, and loss of business or employment opportunities.

<sup>15</sup> loss of use-reasonable rental value of similar property during the period reasonably required for the impairment of the damaged property. "N.M.R.A., Rule 13-1818.

<sup>16</sup> Gary L. Wickert, *How to Get Paid for Being Use-Less: Understanding Loss of Use Claim*, MWL, (July 16, 2019, 17:07 PM), <https://www.mwl-law.com/understanding-subrogation-of-loss-of-use-vehicle-claims/>.

driver)<sup>17</sup>請求賠償使用利益的損害，惟不妨礙租賃公司向侵權行為人(第三人)請求該項賠償<sup>18</sup>，甚至是在租賃公司尚有其他車輛待租的情況下。威斯康辛州也有類似的規定，州法不允許租賃公司收取使用利益損失費用、管理費用，或其他法律未正面表列之費用，但同樣的准許租賃公司向侵權行為人請求損害賠償<sup>19</sup>。田納西州則以裁判的方式肯認租賃業者對侵權之第三人請求喪失使用利益損害賠償之權<sup>20</sup>。然而，與許多有關使用利益損害賠償的議題相同，美國各州對此爭議的見解不一。例如科羅拉多州最高法院在 2012 年之裁判，不僅承認租賃公司有權向承租人請求使用利益損害賠償，甚至在租賃公司無法舉證實際利潤損失(actual lost profits)的情況下，依然可獲賠合理的租賃價值<sup>21</sup>。

### 叁、美國法有關使用利益損害賠償之爭議

#### 一、是否需舉證實際金錢損失之爭議

儘管保障物的使用利益已成為美國侵權行為法的原則，但部分的州卻堅持原告必須舉證其受有實際金錢損失(pecuniary loss)，否則損害賠償的請求將遭拒絕。例如紐約最高法院上訴分院(New York Supreme Court, Appellate Division 紐約州中間上訴法院)在審理 *CTI International Inc v. Lloyds Underwriters*<sup>22</sup> 乙案時，即採此一見解。本案原告為貨櫃航運公司，其所屬船隻在航行中遭他船撞擊毀損，因而要求投保公司(被告)辦理出險。原告除要求被告理賠貨櫃損害、更換貨櫃費用及行政費用等支出外，尚請求無法使用貨櫃之損害。被告拒絕賠償最後一項理賠申請，

<sup>17</sup> 包括 1. 承租人 2. 承租人領有駕照且符合租賃公司之最低年齡限制之配偶 3. 與承租人共同執行業務之受僱人或工作夥伴並領有駕照且符合租賃公司之最低年齡限制 4. 租賃公司明列於租賃契約之合格駕駛。Cal. Civ. Code §1936 (a) (3).

<sup>18</sup> See Cal. Civ. Code §1936 (c).

<sup>19</sup> See Wis. Stat. Ann. §344.574.

<sup>20</sup> See *Tire Shredders v. ERM*, 15 S.W.3d 849 (Tenn. 1999).

<sup>21</sup> See *Koenig v. PurCo, Fleet Surv., Inc.*, 285 P.3d 979 (Colo. 2012).

<sup>22</sup> *CTI International Inc v. Lloyds Underwriters*, 735 F.2d 679 (1984).

原告遂向法院起訴。法院在審理時發現原告雖然在此意外中造成 1000 個貨櫃無法使用，確實有可能導致所謂的租金收益 (rental income) 的損失，但此損害賠償必須建立在原告無其他貨櫃可供出租的情況；換言之，如果原告的貨櫃並未滿租，即使此 1000 個貨櫃沒有毀損，其必然無從由此賺取出租貨櫃之租金收益，也就不發生喪失使用利益之損害賠償問題。本案原告因無法提出充分的證據證明其所接受的貨櫃租賃訂單量，超出可資使用的庫存貨櫃數量，因此法院判決其並未受損。

有些法院甚至認為，如果在欠缺金錢損失之證明的情形下，允許原告請求使用利益喪失之損害，無異是給予意外之財的獎賞，而非真正的補償。特別是當原告尚有備用物因應時，雖無法使用系爭之物，然實際上並未使其受有任何金錢損失。例如在 *Mountain View Coach Lines v. Hartnett*<sup>23</sup> 乙案中，原告所有的載客巴士遭被告所駕車輛撞擊，其中有關車身毀損及人員傷害等之損害賠償，多在訴訟前達成和解，唯獨原告所提之喪失巴士使用利益的損害賠償請求，並未得到被告的接受，故而向紐約州法院提出告訴。審理中發現，被告所擁有巴士車隊留有部分作為臨時應變的備用車輛，意外發生後，原告並未在毀損巴士修繕期間，另外支出費用租用巴士以因應事故，而是由備用車輛替代原車，營運並未因此中斷。法院因而駁回原告的請求，理由是欠缺證據證明原告因此事故受有財務上的損失。法院認為在原告沒有任何金錢損失的狀態下若仍獲得賠償，則此賠償並非用於填補 (compensation) 其所受之損害，反而是一種不當利益的獎賞 (reward)。

無金錢損失即未喪失使用利益的推論，在一定程度上否認所有權之使用控制所有物之權能；當所有人無法使用所有物時，此附屬於物的利益即遭侵害，若未對此損害給予賠償，極可能令受害人陷於救濟不足 (inadequate remedy) 的境遇。是故前述的觀點並未得到普遍的認同，即便同為紐約州中間法院，容或存有不同的見解。早期的案例，如美國聯

---

<sup>23</sup> *Mountain View Coach Lines v. Hartnett*, 99 Misc. 2d 271 (1978).

邦最高法院審理 *Brooklyn Eastern District Terminal v. United States*<sup>24</sup> 乙案時，強調所有權的權能應受到法律的尊重與保障。本案事實與前揭 *Mountain View Coach Lines v. Hartnett* 十分類似，僅場景更換為船舶碰撞。原告也同樣的擁有備用船隻，故其商業利益似乎不受影響。雖然本案法院仍堅持原告應提出實證證明損害的存在，以及賠償金額的計算應基於實際的損害，原告因無法具體舉證而被判敗訴；但法院提到船隻遭受毀損，所有人因此喪失享有所有物之使用利益，即便所有人未雨綢繆的預先準備緊急備用的船隻，也不應認定其無使用利益之損害。因若所有人並未有此備案，勢必另需支出費用租用船隻應急。無論事前或事後準備替代船隻，對所有人之損害並無差別<sup>25</sup>。本案法院肯認物的價值體現在對所有權的尊重，使用利益無疑地屬於所有權的內容，因此剝奪他人對物的使用，即是對所有權的侵害，加害人理應負損賠責任<sup>26</sup>。

另外，紐約州中間法院所審理的 *KLM v. United Technologies Corp.*<sup>27</sup> 乙案，對使用利益的保障則採更為直接且鮮明的態度。原告向被告租用的民航客機發生引擎爆炸，導致原告在飛機檢修期間無法進行商業性的空中運輸，因而要求被告賠償財務損失及喪失使用利益所生的租賃價值損失。下級法院拒絕原告喪失使用利益的損害賠償請求，因原告並未真正租用替代飛機，亦無法證明欠缺替代飛機所造成之財務損失。然而上訴法院與下級法院見解迥異。上訴法院認為容許原告請求喪失使用利益之損害賠償，其目的即在保障擁有合法權利使用所有物之所有權人，至於是否實際使用，則非所問。法院不應認為原告若未提出喪失使用該物所遭利益損失的證明，將被視為無損害，因有權使用彰顯了所有權之價值。

上述幾個案例傳達相當重要的訊息，即喪失使用利益的損害賠償，

---

<sup>24</sup> *Brooklyn Eastern District Terminal v. United States*, 287 U.S. 170 (1932).

<sup>25</sup> *Id.*, at 177

<sup>26</sup> Note, *Damages: Objective Determination of the Value of the Use of a Chattel*, 39 HARV. L. REV. 761 (1926).

<sup>27</sup> *KLM v. United Technologies Corp.*, 610 F.2d 1052 (2d. Cir. 1979).

不應僅建立在金錢損失證明上，無法具體舉證金錢損失，也不可否定受害人的損害。喪失使用利益的本身便應獲得補償，判斷上不應仰賴替代物是否存在而有所不同，使用利益一但遭到剝奪，即可合理化損害賠償的請求。受害人因預見損害的發生而事先儲存備用之物，仍不應阻礙其請求加害人負損賠責任的權利。值得注意的是，雖然使用利益的喪失理論上應允賠償，但法院並非機械式的認定「有權使用」(right to its use)即可請求，有時會依系爭個案的事實進行修正。例如在威斯康辛州最高法院審理 *Korb v. Schroedel*<sup>28</sup> 乙案中，原告指稱被告無權占有其所有之建築工具，遂向法院提起「原物返還之訴」(replevin)，以及系爭之物物遭不法扣留期間的租賃價值損失。對於第二項請求，法院原則上應以公平的租賃價值判賠原告，但法院卻引用原物返還之訴的原則與相關判例，認為原告應舉證其有能力使用(in a position to use it)、有權使用(have a right to use it)系爭動產，以及想要使用(would have used it)系爭動產，卻因被告的無權占有行為而無法如願<sup>29</sup>，否則即無損失的發生。筆者認為，此類判決顯示法院雖承認喪失使用利益之賠償請求權的存在，但實際上卻面臨損賠額度難以計算的困境，如有其他理由可駁回原告之訴，法院傾向不處理此類請求。因此原告對其損害的舉證能力，仍是決定賠償請求准駁及賠償金額大小的重要依據。

至於各州對原告是否必須舉證其另行租賃替代之物，才能請求使用利益受損之賠償，見解上並未趨於一致。多數州認為租賃替代物並非請求損害賠償的要件，即使無法舉證租賃的事實，法院依然得以參照市場上同類標的之公平租賃價值，作為計算損害賠償的依據。例如加利福尼亞州州法規定，原則上原告欲證明車輛使用利益的損害金額，需提出租賃代步車或是其他如乘坐巴士、火車或計程車之交通支出單據；倘若無法提出以上證明，原告尚得以車輛租賃公司的廣告，或是該類公司所開具之租賃費用的書面證明替代之。必要時原告得委任從事車輛租賃業人

<sup>28</sup> *Korb v. Schroedel*, 93 Wis. 2d 207 (Wis. 1980).

<sup>29</sup> *Id.* at 212-213, as cited in Joseph Cobbey, *THE LAW OF REPLEVIN*, § 879 478 (1900).

員出庭擔任專家證人 (expert witness)，協助認定合理的租賃費用<sup>30</sup>。截至 2019 年的統計，美國有超過半數 (29 州及華盛頓哥倫比亞特區) 的州法院採行此一觀點<sup>31</sup>，分別是亞利桑那州、阿肯薩州<sup>32</sup>、加利福尼亞州<sup>33</sup>、科羅拉多州<sup>34</sup>、華盛頓哥倫比亞特區<sup>35</sup>、佛羅里達州<sup>36</sup>、夏威夷州<sup>37</sup>、伊利諾州<sup>38</sup>、印第安那州<sup>39</sup>、堪薩斯州<sup>40</sup>、肯塔基州<sup>41</sup>、路易斯安那州<sup>42</sup>、明尼蘇達州<sup>43</sup>、密西西比州<sup>44</sup>、蒙大拿州<sup>45</sup>、納華達州<sup>46</sup>、紐澤西州<sup>47</sup>、新墨西哥州<sup>48</sup>、紐約州<sup>49</sup>、北卡羅萊納州<sup>50</sup>、俄亥俄州<sup>51</sup>、奧瑞岡州<sup>52</sup>、賓夕法尼亞州<sup>53</sup>、德克薩斯州<sup>54</sup>、猶他州<sup>55</sup>、佛蒙特州<sup>56</sup>、華盛

---

<sup>30</sup> Cal. Tort Damages (Cont. Ed. Bar 2d ed 2003) Vehicles and Other Personal Property, § 13.13: "To prove loss-of-use values, the plaintiff can either present receipts of costs incurred in renting a substitute vehicle or testify to other transportation costs, such as bus, train, or taxi fares. If no substitute vehicle is rented or no receipts are available, the plaintiff can use advertisements indicating car rental costs, or obtain written documentation of car rental costs from a company that rents vehicles to the public. If necessary, the plaintiff can have someone who works for a car rental agency testify as an expert witness regarding reasonable rental costs.

<sup>31</sup> MWL, *supra* note 12.

<sup>32</sup> Stevens v. Mid-Continent Investments, Inc., 517 S.W.2d 208 (Ark. 1974).

<sup>33</sup> Malinson v Black, 188 P.2d 788 (Cal. App. 1948).

<sup>34</sup> Cf. Francis v. Steve Johnson Pontiac-GMC-Jeep, Inc., 724 P.2d 84 (Colo. App. 1986).

<sup>35</sup> Brandon v. Capital Transit Co., 71 A.2d 621 (D.C. 1950).

<sup>36</sup> AT & T Corp. V. Lanzo Const. Co., 74 F.Supp.2d 1233 (S.D. Fla. 1999).

<sup>37</sup> Fukida v. Hon/Hawaii Serv. & Repair, 33 P.3d 204 (Haw. 2001).

<sup>38</sup> Welter v. Schell, 252 Ill. App. 586 (Ill. App. 1929).

<sup>39</sup> Weddle v. I.R.C. & D. Warehouse Corp. 85 N.E.2d 501 (Ind. App. 1949).

<sup>40</sup> Warren v. Heartland Auto. Services, Inc., 144 P.3d 73 (Kan. App. 2006).

<sup>41</sup> Pope's Admr. V. Terrill, 214 S.W.2d 276 (Ky. 1948).

<sup>42</sup> Guidry v. Covington, 225 So.2d 311 (La. App. 1969).

<sup>43</sup> Trout Auto Livery Co. v. People's Gas Light & Coke Co., 168 Ill. App. 56 (Ill. App. Ct. 1912).

<sup>44</sup> Pelican Trucking Co. v. Rossetti, 170 So.2d 573 (Miss. 1965).

<sup>45</sup> Lenz Const. Co. v. Cameron, 674 P.2d 1101 (Mont. 1984).

<sup>46</sup> Dugan v. Gotsopoulos, 22 P.3d 205 (Nev. 2001).

<sup>47</sup> Camaraza v. Bellvia Buick Corp., 523 A.2d 669 (N.J. Super 1987).

<sup>48</sup> Cress v. Scott, 868 P.2d 648 (N.M. 1956).

<sup>49</sup> Horton v. State, 272 N.Y.S.2d 312 (N.Y. 1966).

<sup>50</sup> Roberts v. Pilot Freight Carriers, Inc., 160 S.E.2d 712 (N.C. 1968).

<sup>51</sup> Indorf v. B. J. Mcadams, Inc., 1982 WL 5567 (Ohio Ct. App. 1982).

<sup>52</sup> Graf v. Don Rasmussen Co., 592 P.2d 250 (Or. App. 1979).

<sup>53</sup> Nelson v. Johnson, 55 Pa. D. & C. 2d 21 (Pa. Com. Pl. 1970).

<sup>54</sup> Luna v. N. Star Dodge Sales, Inc., 667 S.W.2d 115 (Tex. 1984).

頓州<sup>57</sup>、西維吉尼亞州<sup>58</sup>、威斯康辛州<sup>59</sup>，以及懷俄明州<sup>60</sup>等。

然而有些州嚴格規定喪失使用利益之損害計算，必須以實際租賃替代物之支出為準，或是不允許以假設的租賃價值作為計算賠償額的方法，若無法證明確實租賃所生的金錢損害，則損害無從計算，請求將遭駁回<sup>61</sup>。例如維吉尼亞州法律規定：車輛使用利益喪失之損害賠償，必須以原告在修繕期間合理的實際費用支出（如租用代步車輛的證明）計算賠償額<sup>62</sup>。採類似看法的州計有康乃狄克州<sup>63</sup>、德拉瓦州<sup>64</sup>、愛達荷州、愛荷華州、麻薩諸塞州<sup>65</sup>，以及維吉尼亞州等州<sup>66</sup>。也有為數不少的州法院對此爭議尚未作出明確的判決<sup>67</sup>，包括阿拉巴馬州、阿拉斯加利福尼亞州、喬治亞州、緬因州、馬里蘭州、密西根州、密蘇里州、內布拉斯加利福尼亞州、新罕布什爾、北達克塔州、奧克拉荷馬州、羅德島州、南卡羅來納州、南達克塔州，以及田納西州等 15 個州。

## 二、商業用或娛樂用--差別規範的合理性問題

另一個熱議的問題則是圍繞在原告使用所有物的目的，就純粹供娛樂用途（*pleasure use*）或商業用途（*commercial use*）之不同，是否對喪

---

<sup>55</sup> Castillo v. Atlanta Casualty Co., 939 P.2d 1204 (Utah Ct. App. 1997).

<sup>56</sup> 4-3 Vt. Code R. § 7.

<sup>57</sup> Madden v. Nippon Auto Co., 206 P. 569 (Wash.1922).

<sup>58</sup> Someville v. Dellosa, 56 S.E.2d 756 (W.Va. 1949).

<sup>59</sup> Kim v. American Family Mutual Ins. Co., 501 N.W.2d (Wis. 1993).

<sup>60</sup> Colorado Kenworth v. Archie Meek Transp. Co., 495 P.2d 1183 (Wyo. 1972).

<sup>61</sup> MWL, *supra* note 12.

<sup>62</sup> Va. Stat. 8.01-66.Recovery of damages for loss of use of vehicle: A. Whenever any person is entitled to recover for damage to or destruction of a motor vehicle, he shall, in addition to any other damages to which he may be legally entitled, be entitled to recover the reasonable cost which was actually incurred in hiring a comparable substitute vehicle for the period of time during which such person is deprived of the use of his motor vehicle.

<sup>63</sup> Hansen v. Costello, 5 A.2d 880 (1939).

<sup>64</sup> Teitsworth v. Kempinski, 127 A.2d 237 (Del. 1956).

<sup>65</sup> Urico v. Parnell Oil Co., 552 F.Supp. 499 (D. Mass. 1982).

<sup>66</sup> Va. Stat. 8.01-66 A.

<sup>67</sup> MWL, *supra* note 12.

失使用利益的損害賠償造成影響，各州法院對此亦有相左的論點。欲探究此一議題，不得不提及古老且著名的美國海商法（*admiralty law*）判例--*The Conqueror*<sup>68</sup>。此一美國聯邦最高法院在 1897 年做成的判決，至今仍存在無可取代的影響力。本案原告具有美國公民身分，自英國購買一艘私人遊艇並帶入美國境內，入境時卻遭美國財政部以欠稅的名義扣留海關。原告因而向法院起訴，請求政府歸還遊艇並賠償損失。地方法院及上訴法院均判決原告有權取回其所有物，以及 15,000 元美金的使用利益損害賠償。財政部不服判決上訴美國聯邦最高法院，法院仍判決政府必須歸還原告之物，但駁回扣留期間使用利益損害的部分。法院認為船隻遭到扣留所生之損害，需在原告可舉證合理確定（*reasonable certainty*）的證據，顯示其受有實際收益減損或可合理推定之損害的前提下，才能請求被告負賠償責任。舉證該項損害最佳的方法，係以市場上同尺寸與級數的船隻遭扣留時之損害為計算標準。然系爭之物無法在當時的市場上找到匹配的樣本，法院就此再拋另一標準：倘若無類似的船隻可供參考，得以原告使用該船隻所能賺取的商業利益，估算遭扣留期間之利潤損失；原告的帳冊若能顯示遊艇遭扣留前可獲取的利益，則可作為證明損害金額的證據<sup>69</sup>。法院進一步說明，損害必須是以金錢損失形態存在，或至少需有合理確定證據推定有金錢利益的損失，而非僅是無法使用娛樂用途之船隻所造成的不便。損害必須是以合理證據證明之實際損失（*actual loss*），且係「具商業意義的利潤損失」（*a loss profits in its commercial sense*）<sup>70</sup>。本案原告購買私人遊艇的目的，純粹僅供其個人娛樂之用，並非商業用途，當然無法舉證受有任何商業利益的損失，故喪失使用利益的部分難以獲取任何的賠償。本案重要之處在於，聯邦最高法院藉本案確立，專供私人娛樂用途之物遭毀損或不法占有等情事而喪失使用利益時，因無商業利益的損失，故而無從請求損害賠償。

---

<sup>68</sup> *The Conqueror*, 166 U.S. 110 (1897).

<sup>69</sup> *Id.* at 110-111.

<sup>70</sup> *Id.* at 134.

*The Conqueror* 案影響深遠，其所立下的原則成為通說，許多州至今仍秉持此一論點<sup>71</sup>。有些判決實際上違反此原則，但法院卻不願直接推翻此案，而是將系爭的個案視為本案的例外。例如美國聯邦第九巡迴法院所受理的 *Oswalt v. Resolute*<sup>72</sup> 乙案，即允許原告所請求之無法利用物的損失，但仍堅持不違反 *The Conqueror* 的原則。原告的職業為空服員，因工作需要必須經常在工作地附近居住，為節省旅館費用之故，在工作地購買一艘船充作第二個家。原告向被告購買暖氣設備並由被告員工安裝於船內，然因該產品瑕疵釀成火災，船隻嚴重受損。原告遂將製造商與被告列為共同被告，請求賠償船隻之修理費用，以及無法使用該船而必須額外支付之住宿費用。下級法院判決原告於此二項請求均勝訴，被告針對有關使用利益部分提起上訴，指稱下級法院違背 *The Conqueror* 不對非商業用途船隻賠償使用利益損害之原則。上訴法院在判決中肯認 *The Conqueror* 原則仍應適用，但闡明本案原告的請求並非基於喪失使用利益之損害，而是「無法使用船隻所增加之與工作相關的支出」(deprivation of the use of his vessel to defray work-related expenses)<sup>73</sup>，且該項支出有證可稽而非憑空猜測，故應准原告之所請維持原判。雖然法院不願承認非商業使用之船隻受損時，也會產生使用利益之損害，但本案判決卻實際上給予娛樂用船隻類似的賠償，其實只是更換另一種說法，對受害人而言，其使用利益的喪失確實得到賠償，直接承認與否並非其關心之重點所在。

然而，若以 *Oswalt v. Resolute* 案作為認定娛樂用途之物亦有使用利益損害之依據，顯然十分的薄弱，且其適用的範圍亦相當有限。的確有些州偶有判決明確違背 *The Conqueror* 原則，但仍屬少數且非最終審法院

---

<sup>71</sup> Marilyn Raia, *Loss of Use Damages: Recoverable or Not?* PACIFIC MARITIME MAGAZINE-MARITIME BUSINESS FOR THE OPERATIONS SECTOR (Jun. 30, 2019, 1:36 PM), <https://www.pacmar.com/story/2015/11/01/maritime-law/loss-of-use-damages-recoverable-or-not/388.html>.

<sup>72</sup> *Oswalt v. Resolute*, 642 F.3d 856 (9<sup>th</sup> Cir. 2011).

<sup>73</sup> *Id.* at 865.

之裁判，說服力道難與聯邦最高法院匹敵，應無法據此宣稱該州否定 *The Conqueror* 原則。或許是受到海商法的影響，關於其他動產，特別是汽車毀損的案件中，法院大多傾向判准商業用途之物的使用利益損害賠償請求，因受害人不僅需要支出修繕費用，也被剝奪使用此物產生收入的權利；這些損害所造成的金錢損失通常是顯而易見的，法院不致因臆測性過高或難以合理確定等因素，而無法決定損害賠償額。反觀娛樂用途之物，其存在之目的不在增加所有人的收入，因此喪失使用利益並不會為受害人帶來經濟利益的損失，故不可與商業用途之物等同視之<sup>74</sup>。

儘管上述論點獲得大部分州的支持，但仍有部分的判決不以是否發生商業利益為標準，而是基於保障所有權權能的角度檢視個案。例如佛羅里達州中間法院<sup>75</sup>在一則車禍案件中，直接判決受害人有權請求使用利益之損害賠償，儘管未實際租用代步車且該遭毀損之車輛係供娛樂休閒之用<sup>76</sup>。北達科州法院也認為毀損的汽車雖非供商業營運之用，也無法抹滅受害人對物之利用受到干擾而遭致損害的事實，即便該車僅為個人享受而存在<sup>77</sup>。俄亥俄州法院則認為車輛所有人花錢購買汽車，此項投資賦予所有人有權依其所好選擇何時及如何使用汽車。倘該等利益非因可歸責於己之事由，遭他人的干擾而中斷，自然得向加害人請求損害賠償<sup>78</sup>。阿拉巴馬州民事上訴法院(Court of Civil Appeals)在審理 *Hannah v. Brown*<sup>79</sup>案時認為，汽車早就不是如同私人遊艇般的奢侈品，而是一般個人或家庭的生活必需品。汽車在合理的修繕期間所發生使用利益的喪失，並非僅是計畫使用用途的阻礙，而是當前潛在使用利益的受損。此損害不因汽車使用目的係商業或娛樂用途而有所不同。

前述幾則判決的思維有別於傳統的觀念，所欲強調者在於尊重所有

<sup>74</sup> Lee, *supra* note 4, at 262.

<sup>75</sup> Florida District Court of Appeal

<sup>76</sup> Meakin v. Dreier, 209 So.2d 252 (Fla. 2d Dist. 1968).

<sup>77</sup> Mahanna v. Westland Oil Co., 107 N.W.2d 353 (N.D. 1960).

<sup>78</sup> Harris v. Keller, 84 Ohio L. Abs. 45 (Springfield Mun. Ct. 1960).

<sup>79</sup> Hannah v. Brown, 400 So.2d 410 (Ala. Civ. App. 1981).

權的核心價值，即所有人有權在其認為適當的任何時機以任何方式使用、享有以及讓與其所有物。這種對物擁有的、對抗一般人的對物權 (in rem right)，不容他人的侵犯與干擾。使用所有物所生之價值不在計畫用途上，而是所有人得以立即與隨時使用的權利。賠償使用利益的損害，係在補償所有人無法立即使用該物所生之價值上的損失。因此無論所有人使用物的目的係出於娛樂或是商業考量，概不影響其請求損害賠償的權利<sup>80</sup>。此論述係對傳統觀念的挑戰，也顛覆一般法院所堅持之損害必須是明顯且得以確定的觀點，然是否會成為未來美國法院判決的趨勢，仍有待觀察。

### 三、部分毀損或全部毀損--傳統原則與現代觀點路線之爭

喪失使用利益之損害賠償爭議，時而集中在物的毀損程度上的討論，法院是否裁判賠償，可能因部分毀損 (partial destruction) 或全部毀損 (total destruction) 而有所不同。依美國侵權行為法整編第二版的規定，所有物因他人之侵害而造成部分毀損，受害人除可請求賠償系爭之物在毀損前後市場價值的差額，或修復費用及修復後市場價值貶損之損失外，尚得請求在所有物修復期間所受之使用利益的損害<sup>81</sup>。然整編並未明確規範物已全毀無法修復的狀況，傳統理論認為所有人僅能請求賠償事故發生當下該物之市場價值，無權請求使用利益受損之賠償<sup>82</sup>。此看似不合理的論點，或與美國侵權行為法發展的歷程有關。美國法繼受英國普通法，早期英國判例對美國法的形成具有決定性的影響。在普通法

---

<sup>80</sup> Robert A. Freeman, *Recovery for the Loss of Use of a Pleasure Vehicle*, 23 U. MIAMI L.REV. 241-42 (1968).

<sup>81</sup> The Restatement (Second) of Torts (1977) § 928 Harm to Chattels: When one is entitled to a judgment for harm to chattels not amounting to a total destruction in value, the damages include compensation for (a) the difference between the value of the chattel before the harm and the value after the harm or, at his election in an appropriate case, the reasonable cost of repair or restoration, with due allowance for any difference between the original value and the value after repairs, and (b) the loss of use.

<sup>82</sup> James H. Carson Jr., *Damages--Loss of Use Recoverable in An Action for the Negligent Destruction of a Chattel*, 39 N.C. L. REV. 457 (1961).

的時代，法院不承認死亡者有任何的損害。在古老的英國案件 *Baker v. Bolton*<sup>83</sup> 的判決中，法院表示不當致死（*wrongful death*）與人身傷害（*personal injury*）不同，當受害人死亡時人格權一併消滅，故不承認死亡之人有任何損害的發生，因而導出致人於死優於致人於傷（*better to kill than maim*）的世俗看法<sup>84</sup>。有學者認為，早期美國法院在審理物之毀損案件時，將此概念帶入判決中，認為全毀之物如同死亡之人，在毀損時已喪失使用的功能，故受害人事後亦無使用利益受損的問題<sup>85</sup>。以德克薩斯州法院在上世紀 30 年代所審理之 *City of Canadian v. Guthrie*<sup>86</sup> 案為例，本案原告所有之馬匹時常在夜間侵入鄰居土地偷吃農作物，因而遭到市政府的射殺。原告要求市政府賠償馬匹的市場價值，以及喪失使用利益之損害。法院裁判市政府必須賠償馬匹市場價值的損失，但使用利益受損的部分，因馬匹已遭射殺，原告之使用利益即告終止。法院進一步表示，喪失使用利益的損害賠償僅會發生在動物受傷或是遭到不法扣留，不適用在動物死亡或完全喪失功能的情況下。動物因他人不法行為而死亡時，所有人僅得就是動物死前的市場價值請求賠償；如果市場價值不存在，則以動物的實質或內在價值（*intrinsic value*）<sup>87</sup> 作為依據<sup>88</sup>。如此便坐實了「致死較致傷來的有利」的論點。

另有學者認為，法院拒絕允許物全毀時的使用利益損害之賠償，歸因於早期普通法「追索侵占物訴訟」（*trover*）概念，此即現代侵權行為法中所謂的「動產的侵占」（*conversion*），也就是不法侵害他人動產權利，致剝奪所有人對動產之占有及使用的行為。相較於「非法侵犯動產」

<sup>83</sup> *Baker v. Bolton*, 170 Eng. Rep. 1033 (K.B. 1808).

<sup>84</sup> 郭冠甫(2017)，〈以美國法觀點論侵害生命法益之民事損害賠償問題〉，《靜宜法學》6 期，頁 214。

<sup>85</sup> Jeremy Walter, *When Legal Fiction Met Common Sense: How the Court in Morrison v. Campbell Said What Everyone was Thinking*, 66 BAYLOR L.REV. 814 (2014).

<sup>86</sup> *City of Canadian v. Guthrie*, 87 S.W.2d 316 (Tex. Civ. App. 1935).

<sup>87</sup> 事物真實的、本質的和固有的價值。此種價值不取決於事件、地方或人物，在任何地方對任何人均相同。元照英美法辭典，<http://lawyer.get.com.tw/dic/DictionaryDetail.aspx?iDT=58931>（最後到訪日：7/5/2019）。

<sup>88</sup> *City of Canadian*, *supra* note 86, at 318.

(trespass to chattel)<sup>89</sup>，「動產的侵占」對動產的侵害通常是較為嚴重的干擾行為，可能造成物的全毀或加害人無權占有或無權處分此財產的行為。請求彌補損害時，所有人可選擇不要求原物返還，而是直接請求相當於物的價值之損害賠償<sup>90</sup>，此時被告就像是被法院要求強迫購買（forced sale）系爭之物一般，當然此時被告亦有權要求原告交付毀損之物並移轉所有權<sup>91</sup>。所以一旦被告賠償物的殘餘價值，就如同購買該物並取得該標的，原告頓失物的所有權，因此使用物的可能性隨之消滅，故不存在使用利益受損的問題<sup>92</sup>。受此概念的影響，美國聯邦巡迴法院在 20 世紀初判決 *Fort Pitt Gas Co. v. Evansville Contract Co.*<sup>93</sup> 乙案時，即認為給予全毀的動產喪失使用利益的損害賠償，容易孳生雙重得利弊病，有違損害賠償禁止得利之原則。依法院的說法，動產使用利益源自對物的所有權，物全毀時之損害賠償必然已包括剝奪使用利益之損失，而全毀後所有權旋即消滅，不應再針對使用利益受損加已賠償。

上述兩種論點雖然立論基礎不同，但共通點是早期法院係基於所有人在物全毀時喪失所有權，而使用利益亦不復存在的看法，認定所有人不得請求喪失使用利益的損害賠償。類似的觀點在晚近的判決中已鮮少被提及，但許多州仍僅允許彌補部分毀損之物的使用利益損害，而對全毀時也可能導致使用利益喪失的說法則採保留的態度。法院通常基於以下以兩項假設不願承認此項利益：其一，法院假設當系爭之物全毀時，

---

<sup>89</sup> The Restatement (Second) of Torts (1965) § 217 Ways of Committing Trespass to Chattel: A trespass to a chattel may be committed by intentionally (a) dispossessing another of the chattel, or (b) using or intermeddling with a chattel in the possession of another.

<sup>90</sup> The Restatement (Second) of Torts (1965) § 222 A, What Constitutes Conversion (1) Conversion is an intentional exercise of dominion or control over a chattel which so seriously interferes with the right of another to control it that the actor may justly be required to pay the other the full value of the chattel.

<sup>91</sup> The Restatement (Second) of Torts (1965) § 222 A, Comment c.....In conversion the measure of damages is the full value of the chattel, at the time and place of the tort. When the defendant satisfies the judgment in the action for conversion, title to the chattel passes to him, so that he is in effect required to buy it at a forced judicial sale.....

<sup>92</sup> Carson, *supra* note 82, at 458.

<sup>93</sup> *Fort Pitt Gas Co. v. Evansville Contract Co.*, 123 F. 63 (3d Cir. 1903).

原告可立即在市場上找到適當的替代物，也就不存在任何使用利益受損的情況。例如賓夕法尼亞州最高法院說明拒絕對全毀之物的使用利益給予補償的原因之一，乃基於原告得隨時在市場上購買替代物的推定<sup>94</sup>。德克薩斯州法院也普遍認為，受害人不致因為所有物全毀而受有使用利益的損害，因該物可立即獲得替換<sup>95</sup>。其二，法院假設當受害人獲賠物在毀損前的市場價值時已取得完全的賠償，當然也包括使用利益受損的部分。例如俄亥俄州與喬治亞州最高法院的判決均堅持此一觀點。俄亥俄州法院認為，原告之物全毀因而獲賠事故發生時之市場價值，其已受完全之賠償，此與部分毀損之物仍需原告另行投入修繕費用的情況不同<sup>96</sup>。喬治亞州法院判決原告不得請求賠償全毀之物的使用利益損害，說明損害賠償的目的在於補償受害人的損失（compensation）而非使其得利（enrichment），原告獲賠之際，必不得使被告蒙受不合理的負擔<sup>97</sup>。此觀點亦延伸至不動產毀損案件，例如在 *Lone Star Gas Co. v. Hutton*<sup>98</sup> 乙案中，被告石油公司為埋設管線而將溪流改道，造成原告的土地遭洪水淹沒致永久性的損害（permanent injury）<sup>99</sup>。原告請求土地使用利益的損害賠償，即租賃價值的損失。德克薩斯州法院拒絕此項要求，認為使用利益的損失僅會發生在土地暫時性損害（temporary injury）的情況；而對於永久性的損害而言，則因土地價額的賠償已包括使用利益受損的部分，法院不允許重複地給予賠償。

第一項假設在相當程度上顛覆一般人的常識，受害人得以無縫接軌的立刻買到替代物的情況雖不無可能，但難度較高，特別是就市場上稀

<sup>94</sup> See *Kintner v. Claverack Rural Elec. Co-op. Inc.*, 78 A.2d 858 (Pa. 1984).

<sup>95</sup> See *Hanna v. Lott*, 888 S.W.2d 132 (Tex. App. 1994).

<sup>96</sup> See *Hayes Freight Lines v. Tarver*, 73 N.E.2d 192 (Ohio 1947).

<sup>97</sup> See *MCI Commc'ns Servs. v. CMES, Inc.*, 728 S.E.2d 649 (Ga. 2012).

<sup>98</sup> *Lone Star Gas Co. v. Hutton*, 58 S.W. 2d 403 (Tex. Comm'n App. 1933).

<sup>99</sup> 區分土地的損害係永久性或暫時性的標準，大多以損害的持續性（continuum）為斷。永久損害係指依損害當時的情況推論受損程度達到無限持續的狀態；暫時性損害並非持續性，僅是偶發性（sporadic）與局部性（contingent）的受損。See *Bayouth v. Lion Oil Co.*, 671 S.W. 2d 867 (Tex. 1984).

有或需花費長時間製造之商品而言。更甚者，在等待判決期間，或加害人遲延給付賠償金時，財力不豐的受害人在資金未到位前，勢必難以立即購買替代品；在法院不允許使用利益之損害賠償的情況下，必然使原本財務困難的受害人更加捉襟見肘<sup>100</sup>。如此便點出區別部分毀損及全部毀損的不合理性；若兩個受害人的經濟狀況皆欠佳，物遭半毀的受害人在訴訟中較占優勢，因法院允許部分毀損之物修繕期間給予受害人使用利益的損害賠償，但物遭全毀之受害人，卻必須在等待賠償的期間自掏腰包支付額外費用，或是忍受喪失物之使用的不利益，而間接嘉惠加害人<sup>101</sup>。這般區分在邏輯上是否站得住腳，不無疑問。因此有些判決已不堅持全毀不賠償的傳統原則，而是有彈性的處理相關問題。

至於第二項假設，亦不乏晚近的判決質疑其正確性。例如華盛頓州上訴法院在 1999 年 *Straka Trucking, Inc. v. Estate of Peterson*<sup>102</sup> 判決中挑戰該州最高法院的見解。本案加害人駕車行經肇事路段時因跨越車道中線，致撞擊原告公司所有的貨車；加害人當場死亡，原告所有之車輛全毀。原告起訴請求加害人之遺產管理人（被告）支付車損，以及貨車之使用利益損失。被告抗辯原告的貨車已全毀，引用該州最高法院在 1966 年的裁判，稱全毀之物的所有人僅得請求事故前的市場價額，此賠償業已達到完全賠償的目的，也包括使用利益損害的部分<sup>103</sup>。本案法院不認同最高法院的見解，而以回歸侵權行為的基本原則作為判斷的標準。判決中提及法院的任務在釐清加害人的行為是否符合侵權行為的要件，以確定其所應負損害賠償責任的範圍。就過失侵權行為要件而言，包括注意義務（duty）、違反義務（breach）、最近因果關係（proximate cause），及損害（damages）。本案中兩造就加害人違反注意義務，以及此違反義務的行為與原告損害間有最近因果關係等兩部分並無異議；雙方也同意原告在獲得賠償之前並無能力另購替代貨車，而原告因無車可用而減少

---

<sup>100</sup> Walter, *supra* note 85, at 827-28.

<sup>101</sup> Walter, *supra* note 85, at 823.

<sup>102</sup> *Straka Trucking, Inc. v. Estate of Peterson*, 989 P.2d 1181 (Wash.Ct App. 1999).

<sup>103</sup> *McCurdy v. Union Pac. R.R. Co.*, 413 P.2d 617 (Wash. 1966).

收入的狀況，也是雙方不爭的事實。姑且不論最高法院的見解，單純就侵權行為基本原則判斷，原告有權向被告請求得自事故發生日至賠償日的貨車使用利益的損害賠償。本案法官甚至直接表明侵權原則才是裁判的依據，而非掌控在最高法院的手裡<sup>104</sup>。

當前各州法院判決的趨勢，似乎逐漸走向不分部分毀損或全部毀損，一致賦予原告請求賠償使用利益損失之權，回歸完全賠償原則。有些州的最高法院較早接受此現代觀點（modern view）進而推翻傳統的看法。例如威斯康辛州最高法院在 1971 年的裁判，明確允許全毀之物在取得替代物前的合理的期間內，得請求使用利益受損之賠償，與部分毀損之物在合理修繕期間可請求喪失使用利益損害的道理相同<sup>105</sup>。更早之前，加利福尼亞州最高法院在 1959 年的 *Reynolds v. Bank of America*<sup>106</sup> 案，肯認不應在部分毀損及全部毀損間進行差別待遇。本案原告出租一架小型飛機予某承租人，飛機因該員過失駕駛墜毀太平洋，導致機毀人亡。原告起訴請求該承租人的遺產管理人（本案被告）支付購買新機的費用，以及賠償重新取得飛機前的使用利益損害。加利福尼亞州法律在此案之前普遍認定，受害人無權在全部毀損的事件中請求使用利益的賠償。因此被告主張原告已預知此原則，理應在訂定租金時將此風險估算在內，或另行投保相關保險以規避風險；要求承租人支付使用利益的損害，是將此風險轉嫁予承租人的行為<sup>107</sup>。然而本案法院顯然不認同此說法。法院在判決中先引用州法有關計算損害賠償的規定：除法令明文規定者外，非關違約之其他義務違反，應賠償與該違反義務之行為間有最近因果關係之所有損害，無論此損害是否得以預見<sup>108</sup>。據此，法院認為

---

<sup>104</sup> Straka Trucking, Inc., at 1184.

<sup>105</sup> Nashban Barrel & Container Co. v. G.G. Parsons Trucking Co., 182 N.W.2d 448 (Wis. 1971).

<sup>106</sup> Reynolds v. Bank of America, 53 Cal. 2d 49 (1959).

<sup>107</sup> Louis De Alessi, *The Rule of Liability for Use When Property is Totally Destroyed: Some Economic Considerations*, 32 U of MIAMI L. REV. 258 (1978).

<sup>108</sup> California Code, Civil Code §3333: For the breach of an obligation not arising from contract, the measure of damages, except where otherwise expressly provided by this

在使用利益損害賠償的議題上區分全部毀損或半毀可修復，是欠缺邏輯性與實際性原因的處理，所以物遭全毀的受害人在尋找替代物的期間，受有被剝奪使用利益的情形，即有權舉證此損害與侵權行為間有最近因果關係，而向加害人請求賠償，如此方能符合法律保障受害人之所有損害均得補償的原則<sup>109</sup>。

有些州的判決長久以來擁護全毀不賠的觀點，但近年來卻也發生突破性的變化。阿拉巴馬州最高法院在 2012 年的判決中，明確推翻該州長期認定的通說，改弦更張的採用現代觀點，認為全毀之物的受害人，若能舉證因過失侵權行為所導致的損害，則所有損害俱應得到補償，也包括尋找替代物期間所生之使用利益損害<sup>110</sup>。德克薩斯州最高法院在 2016 年的判決顯示，該州已全面接受現代觀點。在指標裁判 *J&D Towing, LLC v. Am. Alternative Ins. Corp.*<sup>111</sup> 乙案中，原告拖吊公司的拖車遭加害人所駕之機車撞毀致無法修理，原告與加害人的保險公司協商賠償事宜，保險公司僅願支付拖車的市場價額，至於原告請求的使用利益部分則遭到拒絕，原告因而起訴保險公司。本案法院判決原告勝訴，在判決書中開宗明義地敘述損害賠償的基本原則，重點在說明受損害的一方必須獲得合理且適當的賠償，金額不應過多或過少，但需足以使原告回復至未受損害前的地位，如此才能實現所謂的矯正正義 (corrective justice)。法院進一步提及喪失使用利益之損害，表示德克薩斯州法律對部分毀損的相關賠償並無疑義，物之所有人有權請求使用利益損之賠償；至於全部毀損的部分，最高法院並未作出統一的判決，而上訴法院則意見分歧。儘管如此，現代的趨勢已朝向准許全部毀損下之使用利益損害的請求；根據法院的統計，當前美國已有 16 個州最高法院以及華盛頓哥倫比亞特區

---

Code, is the amount which will compensate for all the detriment proximately caused thereby, whether it could have been anticipated or not.

<sup>109</sup> *Reynolds, supra* note 106, at 50.

<sup>110</sup> *Ex parte S & M, LLC*, 120 So. 3d 509, 513-14 (Ala. 2012).

<sup>111</sup> *J&D Towing, LLC v. Am. Alternative Ins. Corp.*, 478 S.W. 3d 649 (Tex. 2016).

上訴法院（終審法院），以及包括佛羅里達州、印第安那州、路易斯安那州、紐約州、田納西州、華盛頓州等州上訴法院，及部分的聯邦地方法院採此說。本案法院解釋傾向現代趨勢的原因：其一，在半毀與全毀間進行差別規範是欠缺說服力的，法院引用加利福尼亞州及愛荷華州最高法院的見解，認為無正當且符合邏輯的理由區分兩者間在利用可能性上的不同。其二，為追求完全且公平的補償，全毀之物可請求之賠償項目必須包括使用利益受損的部分。法院引用密蘇里州及愛荷華州最高法院的判決，認定唯有允許使用利益之損害賠償才能使原告獲得全額的補償，此無關乎全毀抑或是半毀。法院也認為准許使用利益賠償請求的前提，並非取決於物的毀損程度，而在檢視受害人的合法權利是否遭到剝奪。

德克薩斯州最高法院在本案裁判中傳達清楚的訊息，即決定喪失使用利益之損害賠償的標準並非單一且絕對的，不應機械式的適用既定的原則而不加變通，必須依個案特性判斷是否給予賠償；而決斷的首要關鍵在於，考量能否對受害人提供完全且公平的補償。應注意的是，全毀之物的使用利益損害賠償，須以合理必要（reasonable necessary）之取得替代物的期間為準<sup>112</sup>。為此，法院在本案中樹立判斷賠償的標準。允許請求所有物全毀之使用利益的損害賠償，並非賦予原告予取予求的權利，故仍須謹遵以下原則：第一，損害不應過於間接（remote）而應可得預見（foreseeable），並需與不法行為間有直接關聯（direct traceable to the tortuous act）；第二，損害不應僅具臆測性；以及第三，不應對不合理的喪失使用利益的期間給予賠償<sup>113</sup>。畢竟賠償的目的在使原告回復應有的

---

<sup>112</sup> William Craven, Gregory Hudson & Cozen O'Connor, *Texas Rule Change: Supreme Court Holds Loss of Use Damages Are Recoverable Where Property Total Loss*, CASETEXT, (July 13, 2019, 18:33 PM), <https://casetext.com/analysis/texas-rule-change-supreme-court-holds-loss-of-use-damages-are-recoverable-where-property-total-loss?sort=relevance&resultsNav=false>.

<sup>113</sup> Susan Engstrom, *Texas Law Permits Loss-of-Use Damages in Total-Destruction Cases*, INSURANCE LAW DAILY, Jan. 11, 2016 (July 12, 2019, 17:11 PM), [http://www.dailyreportingsuite.com/insurance/news/texas\\_law\\_permits\\_loss\\_of\\_use\\_damages\\_in\\_total\\_destruction\\_cases](http://www.dailyreportingsuite.com/insurance/news/texas_law_permits_loss_of_use_damages_in_total_destruction_cases).

法律地位，而非其所欲獲取的地位。

目前美國各州是否一視同仁的賠償部分毀損或全部毀損之使用利益損失，見解仍相當分歧，但採現代觀點的州有遞增之勢，在數量上業已超越奉行傳統原則者，詳細情形如下表所示。現代法院在處理使用利益損害賠償爭議時，多已掙脫傳統概念的束縛，改行回歸侵權行為損害賠償基本原則的路線，力求完全回復受害人未受侵害前的地位。物之使用利益的保障，將不再區分部分毀損或全部毀損，受害人是否獲得完全且公平的賠償，才是裁判時最核心的考量因素。此一趨勢已相當明顯，因此筆者大膽預測，現代觀點必將持續獲得各州的青睞，成為未來通說指日可待。

現代觀點（全部毀損與部分毀損皆賠）v. 傳統原則（僅賠部分毀損）

州名	現代 觀點	傳統 原則	不確 定	州名	現代 觀點	傳統 原則	不確 定
阿拉巴馬		●		蒙大拿	●		
阿拉斯加	●			內布拉斯加	●		
亞利桑那		●		內華達			●
阿肯色	●			新罕布夏		●	
加利福尼亞	●			紐澤西	●		
科羅拉多		●		新墨西哥	●		
康乃狄克			●	紐約	●		
德拉瓦		●		北卡羅來納	●		
哥倫比亞區	●			北達科			●
佛羅里達	●			俄亥俄		●	
喬治亞		●		奧克拉荷馬	●		
夏威夷	●			奧瑞岡			●
愛達荷		●		賓夕法尼亞			●

伊利諾		•		羅德島			•
印第安那	•			南卡羅來納			•
愛荷華		•		南達科		•	
堪薩斯		•		田納西	•		
肯塔基	•			德克薩斯	•		
路易斯安那	•			猶他	•		
緬因	•			佛蒙特	•		
馬里蘭		•		維吉尼亞			•
麻塞諸塞		•		華盛頓	•		
密西根			•	西維吉尼亞	•		
明尼蘇達	•			威斯康辛	•		
密西西比			•	懷俄明			•
密蘇里	•						

資料來源: Loss of Use in All 50 States

#### 四、損害賠償計算方式

為規避過度或臆測性過高的損害賠償，法院通常會以毀損之物在事故前的市場價值，作為之所有賠償額之最高限額。然物的使用利益所生之損害，係由損害行為的某些後果所致，而非由該行為直接導致的損害<sup>114</sup>，即應得之利益因侵權行為之侵害而喪失，屬於間接損害（consequential damages）的一種<sup>115</sup>。此種損害係出於受害人無法使用所有物所生之損失，與系爭之物市場價值關聯性不高，所以不乏有法院認

<sup>114</sup> 元照英美法辭典，<http://lawyer.get.com.tw/Dic/DictionaryDetail.aspx?iDT=43797>（最後到訪日：7/20/2019）。

<sup>115</sup> *JD Towing, LLC, supra* note 111. See also Rhonda D. Orin, *The Meaning of Loss of Use in the Definition of Property Damage*, 12 INS. LITIG. RPTR. 391 (1990). “The loss of use refers to the consequential damages that may result from physical damages to tangible property”.

為此限制欠缺合乎邏輯的理由作為後盾，而未採行此一觀點<sup>116</sup>。至於使用利益損害額度之計算方式，大致可分為四種，分別是以租用替代物的費用、租賃價值、利潤損失，及以物的使用價值計算等。

### （一）以租用替代物的費用計算

計算使用利益損害最明確的方式，便是以受害人實際租用替代物的支出（*cost of a substitute*）為依據。此費用有單據可作為損害的具體證據，方便法院決定賠償金額，所以早期許多法院僅允許此種計算方式。若以此基礎計算損害，其他如保養費（*maintenance*）或在此期間系爭之物折舊的費用（*depreciation*）則不得另行請求<sup>117</sup>。

### （二）以租賃價值計算

如前述，現代的法院多已摒除以實際租賃為前提的見解，承認未租賃替代物亦不阻礙使用利益損害賠償的請求，而計算的方式係以所謂的租賃價值為準。租賃價值係屬潛在的費用概念，是與受毀損之物同一狀態的類似之物在同一地域所能出租的價格<sup>118</sup>。公平的租賃價值因案件發生的地域不同而所有差別，此乃事實認定問題，須由事實審法院依當時普遍性的社會標準決定之。此賠償金額係以合理的修繕（部分毀損）或等待更換時間（全部毀損）為依據，受害人也須付出普通謹慎（*ordinary diligence*）的注意義務修繕系爭之物或尋找替代物<sup>119</sup>，否則法院將因此減少或免除受害人的損害賠償額。合理的修繕期間無從明確規範，法院及陪審團必須依係爭個案內容加以認定。例如在 *Schweitzer v. Showell*<sup>120</sup> 乙案中，馬里蘭州法院對原告所提之 11 個月的維修期間表示不以為然，

<sup>116</sup> Lee, *supra* note 4, at 270-1.

<sup>117</sup> See *Alexander Schroeder Lumber Co. v. U. F. Merritt*, 323 S.W. 2d 163 (Tex. Civ. App.--Texarkana 1959).

<sup>118</sup> *Rental value*, THEFREEDITIONARY.COM (2019), (July 18, 2019 3:36 PM), <https://legal-dictionary.thefreedictionary.com/rental+value>

<sup>119</sup> See *Husebo v. Ambrosia, Ltd.*, 204 Neb. 499 (1979).

<sup>120</sup> *Schweitzer v. Showell*, 313 A.2d 97 (Md. Ct. Spec. App. 1974).

法院認為原告並未善盡謹慎義務修繕系爭之物，因證據顯示有能力的技師僅需 18 個小時便能完成工作，所以將喪失使用利益時間縮短至 18 小時。法院在決定使用利益損害時，原告若已舉證實際租賃支出或市場租賃價值，則無需再審視其他證據，賠償金額將以此為度；但也有有些法院持不同意見，主張租賃價值僅是標示使用利益的價值，而非決定損害賠償金額之確定性證據（**conclusive evidence**），故無需以此排除其他可證明使用利益損害之證據<sup>121</sup>。也有部分法院（例如內布拉斯加州最高法院）認為實際租用替代物的支出與租賃價值之計算方式並列時，應以較低額者計算<sup>122</sup>。

在不動產案件中，計算使用利益損害賠償的依據，大多也以租賃價值為準。原告必須舉證合理的土地租賃價格，但不需是絕對確定（**absolute certainty**）的價值，同時原告亦無須證明土地的所有用途皆遭阻礙，全部無法使用或一部無法使用並非裁判的重點，須視是否損害土地之有價值的用途。使用利益損害之計算應以損及當時的土地用途定之，原告若無意就該土地進行某項目的之使用，則不得請求加害人賠償該使用用途之損害<sup>123</sup>。

### （三）以利潤損失計算

如果系爭之物是供商業用途之物，利潤損失（**lost profits**）也可作為計算使用利益損害賠償的方法，即受害人因無法使用所有物所失去的收入或增加之支出。目前大部分的州允許原告以此方式計算損害賠償額，但仍有少數例外<sup>124</sup>。然而利潤損失是一種對未來可能賺取之金錢利益的估算，難免會產生臆測性過高的假設，所以法院一般並不傾向通盤接受

---

<sup>121</sup> Freeman, *supra* note 80, at 239.

<sup>122</sup> See *Chlopek v. Schmall*, 396 N.W. 2d 103 (Neb. 1986).

<sup>123</sup> See *Goose Creek Consolidated I.S.D. v. Jarrar's Plumbing, Inc.*, 74 S.W.2d 486 (Tex. Civ. App.--Texarkana 2002).

<sup>124</sup> 例如佛羅里達州 See *Maryland Cas. Co. v. Fla. Produce Distrib.*, 498 So. 2d 1383 (Fla. Dist. Ct. App. 1986).

原告的主張，甚至有其他方式計算損害賠償金額時，利潤損失的方法會被棄置；換言之，以利潤損失額度作為計算標準，並非法院的首選，若系爭之物在市場上欠缺類似的替代物可供租賃時，利潤損失也是可接受的<sup>125</sup>。即便接受以利潤損失作為計算基礎，法院大多要求原告必須提出具備證明價值（probative value）的證據，藉以充足且清楚的顯示其所受損失之實際金額，計算時也須將經常開支（overhead）、保養（maintenance）及折舊（depreciation）等費用扣除。儘管法院並不要求原告證明確切的利潤損失，合理準確的計算（reasonably accurate computation）已足，但過於間接、高臆測性，或不確定的請求是不容允許的。有些法院也允許原告藉由分析其他從事相同或類似事業者在同一市場所賺取的利潤，作為估算合理利潤損失的依據<sup>126</sup>。

#### （四）以物的使用價值計算

此處所稱之物的使用價值（value of use），專指所有人使用該物所產生的利益而言，而非利用該物賺取利潤的能力。例如在 *Mahanna v. Westland Oil Co.*<sup>127</sup> 乙案中，原告所有的卡車遭被告無權處分，因而起訴要求賠償卡車及使用利益的損害。然而原告無法舉證卡車能為其帶來利潤，而且原告的公司亦瀕臨破產邊緣，故被告主張原告並無使用利益之損害。北達科州最高法院認為使用利益係受害人利用所有物產生之價值，不應該以物是否具有收入能力作為判斷損害賠償的基礎。然而，由於喪失使用價值的損害賠償，係以所有人被剝奪利用可能性而遭受之價值損失計算，因此較租賃價值損害計算方式更具主觀性，也就無可避免的提高其臆測性。是故，除非有具體的證據證明該物欠缺租賃價值，否則法院通常不以此方式計算使用利益受損之賠償<sup>128</sup>。

<sup>125</sup> See *S & M, LLC v. Burchel*, 120 So.3d 505 (Ala.Civ.App. 2012), and *Lee*, supra note 4, at 271-2

<sup>126</sup> See *No Ka Oi Corp. v. Nat'l 60 Minute Tune, Inc.*, 863 P.2d 79 (Wash. 1993).

<sup>127</sup> *Mahanna v. Westland Oil Co.*, 107 N.W. 2d 353 (N.D. 1961).

<sup>128</sup> See *Weddle*, supra note 39.

## 肆、我國實務見解

我國法院對物之使用利益遭剝奪的情況，原則上准許受害人請求損害賠償，然所採行的標準與美國法多數意見相較，則顯得十分嚴格。通常法院會要求受害人提出實際金錢損失的證明，否則難以說服法官確有損害的發生。即便受害人握有實際支出費用的憑證，法院仍須依個案審視其他事證，不必然准許損害賠償的請求。實務上針對喪失物的使用利益的判決，集中在車禍案件中受害人請求代步車費用支出之賠償、未另行租車請求使用利益受損之賠償，以及營業用車請求營業損失之賠償等相關議題的討論；也有少數與不動產遭毀損時使用利益之賠償問題有關。

### 一、租用替代物費用之賠償

原告之物遭被告毀損，在維修期間租用替代物，此費用是否可請求被告賠償，多數法院採肯定的見解。有法院引用民法第二百十六條的規定：「賠償損害，除法律另有規定或契約另有訂定外，應以填補債權人所受損害及所失利益者為限。依通常情形，或依已定之計畫、設備或其他特別情事，可得預期之利益，視為所失利益」，作為賠償租用代步車費用的法律依據。受害人遭剝奪財產權時所受之所有損害，均應得到完全的補償。最高法院指出本條「所謂所受損害，即現存財產因損害事實之發生而被減少，屬於積極的損害。所謂所失利益，即新財產之取得，因損害事實之發生而受妨害，屬於消極的損害<sup>129</sup>」。所以有法院認為，如果原告之車遭被告撞擊受損無法使用，原告自受有無法使用系爭車輛的所失利益之損害，而此車若係原告作為日常生活工作往來之工具，衡諸社會常情，原告為維持工作、業務之正常運作，在系爭之車維修期間，勢必需要租車作為使用，故請求租用代步車的費用應屬合理<sup>130</sup>。

也有法院引民法第二百十三條及第二百五條規定，當賠償責任發

<sup>129</sup> 最高法院 48 年台上字第 1934 號判例參照。

<sup>130</sup> 臺灣彰化地方法院 106 年度斗小字第 112 號民事判決。

生時，除法律另有規定或契約另有訂定外，加害人原則上負有回復原狀之給付義務，在不能回復原狀或回復原狀顯有困難時，債權人始得請求以金錢賠償其損害。據此，有法院認為：「回復受害人所受損害原狀之義務係加害人之法定義務，受害人並無自行回復原狀再請求加害人賠償之義務，若加害人未盡回復義務致使受害人無車可用，對受害人因此支出租車費用所受損害，應負有賠償責任」<sup>131</sup>。亦有學者認為：「物之使用利益的侵害，實際上為物的使用價值，因此受害人得依第二百五條規定，請求價值損害之金錢賠償，該價值賠償，即包括物之使用價值」<sup>132</sup>。因此，原告因交通事故而無法使用系爭車輛，「依通常情形即喪失駕車行駛便利行動之預期利益，如有需要勢必向他人租車或支付金錢搭乘其他車輛，由原告提出之證據可證明原告有支付此項租車費用的事實，且租用之車亦未高於系爭汽車」的情形下，法院通常會准許原告的請求<sup>133</sup>。

值得注意的是，租金賠償需建立在系爭之物有既定計劃或既定使用方式，亦即有使用所有物的必要性，且須提出租賃證明單據，並說明必須租賃之情形（如系爭汽車為上下班通勤使用或業務之用），否則難以求償。所以受害人必須提出客觀事實佐以相當的證據，證明有租賃之必要且確實支出租賃費用，方能如願獲賠。由此推知，我國法院對僅供娛樂使用之物應不准許被害人請求使用利益損害，因該物欠缺類似維持工作或從事業務之必要性或預期利益。關於此點有學者引用德國通說，認為如「貂皮大衣、室內游泳池或遊艇之毀損，雖剝奪其利用之可能性，但非屬日常生活的物質基礎，應歸之於被害人的一般生活風險，而不得請求賠償」<sup>134</sup>。

<sup>131</sup> 臺灣台北地方法院 104 年度店簡字第 613 號民事判決。

<sup>132</sup> 陳聰富(2016)，〈物之損害賠償〉，載：《月旦法學雜誌》，257 期，頁 78。

<sup>133</sup> 臺灣彰化地方法院 105 年度彰簡字第 535 號民事判決。本判決雖未明確陳述使用物之價值利益，然筆者以為由判決主文中不難理解，法院所謂的「便利行動之預期利益」，應包括物之價值利益。

<sup>134</sup> 同前註 132，頁 78，轉引自楊佳元(2009)，《侵權行為損害賠償責任》，頁 186、189，元照。

另外，有判決認為，受害人遭撞毀之車輛如非其所有，而是向他人租賃使用，此時因侵權行為之發生必須改向其他人租車的費用，係屬純粹經濟上的損失<sup>135</sup>，並非前述之所失利益之損害，因此不得求償。例如新北地方法院三重簡易庭審理一則車禍案件時，認為此種租賃費用的支出係與第三人間之契約關係，與被告侵權行為間欠缺相當因果關係，且「民法第 191 條之 2 規定所稱「加損害於他人」，指因使用動力車輛，侵害他人權益，致生損害，所謂他人「權益」，應從嚴解釋，指人身及物等財產權，不包括「純粹經濟上的損失」在內，且核原告此部分請求，屬純粹經濟上的損失，自不在被告應賠償之範圍，是原告此部分之請求，即屬無據」<sup>136</sup>。法院認為此本案受害人之損害係基於侵害債權所生，而非基於物權之侵害，屬於純粹經濟上的損失，故不應准許賠償。

計算使用利益損害的期間，不得逾越合理的範圍，最高法院於 2015 年的判決可資參考。該案原告向被告購買其所建造之房屋，然該屋卻因違規增建導致房屋毀損，必須拆除重建。原告除請求重建費用外，尚請求賠償無法利用該不動產之使用利益損害。原告請求的期間係自房屋拆除之日起至重建完成之日止之租金費用。法院認為此賠償之期間並不合理，最高法院調：「不法毀損他人之房屋，不能回復原狀者，除應賠償房屋價值之損害外，對於被害人所受不能使用房屋之相當於租金之損害，亦應負賠償之責。該房屋價值之賠償係屬回復原狀之替代，於債務人為給付後，即不復再有相當於租金損害之可言；是被害人請求賠償相當於租金之損害，僅得算至受償房屋價值損失之時為止」<sup>137</sup>。依法院之見，原告受領相當於重建費用之賠償後，被告回復原狀之義務已盡，原告即不得再請求租金之損害，因獲此賠償金後當可再購買其他住宅居住，自然不生租金費用的損害。所以租賃費用之損害賠償的請求期間，乃自重

<sup>135</sup> 最高法院認為學說上所謂「純粹經濟上損失」或「純粹財產上損害」，係指其經濟上之損失為「純粹」的，而未與其他有體損害如人身損害或財產損害相結合。最高法院 103 年度台上字第 845 號民事判決要旨參照。

<sup>136</sup> 臺灣新北地方法院 105 年度重簡字第 1834 號民事判決。

<sup>137</sup> 最高法院 104 年度台上字第 504 號民事判決。

建之日起至賠償之日止。此外，本案的重點雖在解釋計算使用利益損害之合理期間，然此觀點與美國法院計算全毀之物賠償額時所採之合理期間看法頗為類似；吾人或可就此引申，對於全部毀損之物，我國實務應是傾向准許賠償之立場。

## 二、實際租賃替代物之必要性

受害人因加害人之行為導致所有物之毀損，倘在修繕期間受害人未另行租賃替代物，我國法院原則上不准許原告請求使用利益受損之賠償。例如士林地方法院士林簡易庭審理的一宗小額民事案件中，原告主張系爭車輛送修期間造成無法使用，被告應賠償原告承租代步車之費用部分，應屬合理，然而原告僅提出市面上租車公司出租同型車輛的價目表，又自陳並未實際租車，修車期間向他人無償借車，因此法院認為原告實際上並未因事故受有支付租金之損害，故判決原告此項請求依法無據<sup>138</sup>。因此，當原告無法提供租車資料，就使用利益受損部分的請求難以自圓其說，法院便不會准許租用替代物費用的賠償。換言之，法院傾向需有實際租車之事實並提出租賃單據，原告方可據此請求喪失使用利益之損害賠償。至於美國法普遍承認之以租賃價值作為賠償依據之論點，似乎並未得到法院的青睞。

然而，最高法院於 2018 年對一則房屋毀損案件作出的裁判，出現扭轉此等見解的契機。本件係因建物因混凝土強度不足等違反建築法規之瑕疵，致使建物傾斜無法居住需拆除重建，居住此屋之原告被迫遷出。原告因有其他居住處可供使用，故並未實際支出租金賃居。若依前開見解，法院應認原告無法提出另行租賃房屋所生費用之證明，而不准許損害賠償的請求，但本案裁判卻傾向承認物之租賃價值的看法，依與系爭同路段類似坪數房屋之平均租金計算使用利益之損害。本案最高法院之

---

<sup>138</sup> 臺灣士林地方法院 103 年度士小字第 1444 號民事判決參照。類似裁判參見臺灣新竹地方法院 106 年度竹北小字第 255 號民事判決。

見解節錄於下<sup>139</sup>：

「按損害賠償義務人所應負之損害賠償責任，係回復被害人於損害發生前之應有經濟狀態，而非原來狀態。又房屋遭毀損而喪失之使用可能性（使用利益），原雖不屬於財產上之損害，須至因其不能使用，致實際支出費用（如另覓居住處所而支出租金）時，方足以具體化其損害數額，並據以請求財產上之損害賠償。惟房屋之使用利益，一般均得以相當之費用換得，且有隨時、立即使用之可能性，在交易觀念上，已具有經濟上利益。如被毀損之房屋，原係被害人為滿足其本人及共同生活之人基本住房權之需求，且確為其生活上所依賴者，縱被害人於房屋毀損後，因有其他居住處所得使用，未實際支出租金，該本應支出而未支出之房屋使用對價，係因被害人以其可支配其他居住處所之使用利益換得，自不能加惠於加害人，應認被害人就該房屋遭受毀損所受之使用利益損害，於合理且必要之範圍內，得請求加害人損害賠償，以回復損害發生前之應有狀態」。

最高法院釋出清楚的訊息，雖然實際租金支出係使用利益之損害數額的具體化，是法院決定賠償金額多寡的重要參考依據，但並非判斷損害賠償成立與否之唯一標準。房屋在交易觀念上具有一定經濟價值，可依市場價值分析使用利益的損害額度，不一定需要藉助實際租金支出加以計算，所以是否另覓居住處所而有租賃費用的產生，並非法院考慮准許該項損害賠償之首要因素。筆者以為，最高法院的見解十分具有前瞻性，但是否就此成為通說，仍在未定之天，尚待更多類似的裁判予以補強。

---

<sup>139</sup> 最高法院 107 年度台上字第 402 號民事判決。

### 三、營業利益損失

供商業使用之物遭毀損時，所有人利用該物增加收入的利益即受到剝奪，因而造成營業利益的損失，加害人理應賠償，此乃無庸置疑。依最高法院之見解：「按因財產權被侵害所造成之營業利益之減少或喪失，乃權利（財產權或所有權）受侵害而附隨（伴隨）衍生之經濟損失，屬於民法第二百十六條第一項規定「所失利益」（消極的損害）之範疇」，原告得依民法第一百八十四條第一項前段之規定求償<sup>140</sup>。然而賠償金額的計算，並非必然由原告所提之證據照單全收，法院仍會依職權調查決定金額的大小。例如新北地方法院板橋簡易庭審理之一則計程車車禍案件，本案原告為計程車駕駛人，因被告的行為導致計程車受損，因而請求修復費用以及營業損失。原告主張系爭車輛維修期間（10日）喪失利用可能性所造成之營業損失為15,000元，並提出估價單以資證明。然法院仍依職權調查，認定排氣量2000CC以下之計程車每日平均營業收入為1,486元，原告亦未提出其每日營業收入為1,500元之確切證據，則原告於系爭車輛送修期間之營業損失應為14,860元<sup>141</sup>。

既然營業損失歸屬於所失利益的範圍，自應適用民法第二百十六條第二項的規定，即應限於依通常情形或已定之計畫、設備或其他特別情事，可得預期之利益。因此，倘若原告無法舉證已有計畫使用系爭之物，法院很有可能不允許賠償營業損失之請求。例如高雄地方法院岡山簡易庭審理一則貨車遭撞繼而請求營業損失的案件，要求原告必須提出貨車之既定送貨行程之證明，否則無法請求維修期間之營業損失。法院認為：「所謂依已定之計畫、設備或其他特別情事可得預期之利益，必須是受害人已有具體成案之計畫，具有客觀之確定性之經濟利得，始足當之，如僅屬被害人主觀期待取得利益之期待或可能，自不與之。職故，依原告所提前開既往之載運紀錄，尚無從推估在本案修復汽車期間，原告確

---

<sup>140</sup> 最高法院 103 年度台上第 845 號民事判決。

<sup>141</sup> 臺灣新北地方法院 106 年度板小字第 1379 號民事判決參照。

實受有如何之營業損失」<sup>142</sup>，因而認定原告所提之營運收入損失不足採信。

基隆地方法院亦採相同見解，原告主張其所受之營業損失是以若租用替代之貨車，每日租金行情計算，並附以租賃公司租車價目表為據；換言之，原告係以貨車的租賃價值作為營業損失的依據。法院認為原告在貨車維修期間並未實際租車，因此所請無據不予准許<sup>143</sup>。另外，士林地方法院所採論點大同小異，一則判決可供參考。受害人經營活動餐車業務，在參加市府活動結束後將貨物搬上貨車之際，該貨車遭加害人駕駛之環保回收車撞擊，造成系爭貨車受損，因而請求加害人賠償包括營業損失之損害。法院針對營業損失部分說明，認為系爭貨車在事故發生時僅充作受害人收拾攤位運送物品所用，並非供當日營業設攤之攤車，其作用在於撤攤後往返之交通工具，不可被認定為原告營業之所用。受害人亦未提出系爭貨車是其平日營業所用之攤車，且無法以其他交通工具代替的證明，故而認定受害人營業損失請求舉證不足，難認可採而予駁回<sup>144</sup>。

## 伍、結論

美國各州擁有獨立的審判權及管轄權，而侵權行為法又多以習慣法的形式存在，雖有美國法律整編協助法院判決，但此僅為民間法律機構（美國法律協會 American Law Institute-ALI）將歷年裁判予以系統化、條理化再予以重新編輯的產物，並非立法機關透過立法程序所制定而具有普遍效力的法律條文，故對統一各州的見解並無絕對的作用。職是之故，對於同一爭議問題，各州法院所持之判決理由可能呈現多元的態樣。受到老舊思維的羈絆，早期法院因使用利益損害之不確定性而存有疑

<sup>142</sup> 臺灣高雄地方法院 105 年度岡簡字第 232 號民事判決。

<sup>143</sup> 臺灣基隆地方法院 106 年度基小字第 1397 號民事判決參照。

<sup>144</sup> 臺灣士林地方法院 105 年度士簡字第 1046 號民事判決參照。

慮，進而斷然拒絕承認此一利益的合法性，深怕給予受害人過多的補償。但過時的想法仍不敵現代的思潮，物的使用利益終究獲得普遍的認同，成為法律保護的客體。

然新興問題接踵而來，法院開始討論使用利益的保障是否必須侷限於某些既定的框架之中。倘若沒有確切證據證明實際金錢損失，或系爭之物僅供所有人娛樂之用，甚或在完全毀損的情況下，受害人是否仍可請求喪失使用利益之損害賠償，各州之間存在不同的看法。以目前的趨勢而言，多數的州正走向摒除不合邏輯的舊有觀念，回歸侵權行為損害賠償之原則規範的路線。許多法院不再受限於過往判決所構築的藩籬，拒絕機械式的准駁使用利益損害賠償的請求。因此，即便受害人於系爭之物修繕期間並未實際租賃替代之物，或存有備用之物而無實際支出租金時，法院多傾向以所謂的租賃價值計算賠償金額，而非直接認定受害人不得請求。供娛樂之物雖不能為受害人帶來商業利益，但有法院認為無法立即隨時取用所有物，即為損害，此種見解亦逐漸受到重視。傳統觀念認為完全毀損之物之所有權已喪失，且加害人賠償物之市場價額即為完全賠償，而受害人獲償後可立即在市場上購得相同之物，因此認定受害人不得請求使用利益之損害賠償；但在系爭之物有修復可能時，法院卻普遍肯認受害人有使用利益之損失。近期各州法院的判決傾向不再區分部分毀損或是全部毀損，而是著眼於能否對受害人提供完全且公平的補償。這些變化意味著法院已逐漸擺脫傳統觀念的束縛，認知一成不變的堅持無法因應時代的發展，與其固執既有的觀念，不如與時俱進的擁抱現代觀點。

有關喪失物之使用利益的問題，我國最高法院討論有限，大部分的案件屬於簡易或小額訴訟事件，承審法院大多因襲既有的裁判，少見突破性的見解。一般而言，法院雖然承認物的使用利益為法律保障的客體，但事實上卻以有無實際租賃替代物作為受有損害的依據。不僅如此，受害人必須舉證有使用系爭之物的必要，或是有既定之計畫使用該物，否則法院不會准許使用利益或營業損失的損害賠償請求。此種觀點若與美

國法院晚近的想法相較，顯得嚴格保守許多。雖兩國國情與法律規範不同，不可直接認定孰是孰非。然而美國法回歸損害賠償基本原則的態度，奉保護受害人之合法利益為圭臬的看法，值得國內實務界省思。最高法院最近所做的判決已出現扭轉傳統見解的契機，期盼未來有更多的判決符合社會的期待。

## 參考文獻

### 一、中文文獻

#### (一) 書籍

楊佳元(2009)，《侵權行為損害賠償責任》，元照。

#### (二) 期刊

郭冠甫(2017)，以美國法觀點論侵害生命法益之民事損害賠償問題，靜宜法學 6 期。

陳聰富(2016)，〈物之損害賠償〉，載：《月旦法學雜誌》，257 期。

### 二、英文文獻

#### (一) 書籍

Joseph Cobbey, THE LAW OF REPLEVIN, (1900)

#### (二) 期刊

Peter Van Wijck & Jan Kees Winters, The Principle of Full Compensation in Tort Law, 11:3 EURO. J. L. & ECON. (2001)

James M. Lee, Loss of Use Damage for Injuries to Interests in Commercial Chattels, 15 FORDHAM URBAN L.J. (1985)

Robert A. Freeman, Recovery for the Loss of Use of a Pleasure Vehicle, 23 U. MIAMI L.REV. (1968)

Note, Damages: Objective Determination of the Value of the Use of a Chattel, 39 HARV. L. REV. (1926)

James H. Carson Jr., Damages--Loss of Use Recoverable in An Action for the Negligent Destruction of a Chattel, 39 N.C. L. REV. (1961)

Jeremy Walter, When Legal Fiction Met Common Sense: How the Court in Morrison v. Campbell Said What Everyone was Thinking, 66 BAYLOR L.REV. (2014)

Louis De Alessi, The Rule of Liability for Use When Property is Totally Destroyed: Some Economic Considerations, 32 U of MIAMI L. REV. (1978)

Rhonda D. Orin, The Meaning of Loss of Use in the Definition of Property Damage, 12 INS. LITIG. RPTR. (1990).

### 三、英文網路資料

Loss of Use Law and Legal Definition, USL GAL, <https://definitions.uslegal.com/l/loss-of-use/>

What is Loss of Use? THE LAW DICTIONARY, <https://thelawdictionary.org/loss-of-use/>

Loss of Use in All 50 States, MWL <https://www.mwl-law.com/wp-content/uploads/2019/01/LOSS-OF-USE-IN-ALL-50-STATES.pdf>

Gary L. Wickert, How to Get Paid for Being Use-Less: Understanding Loss of Use Claim, MWL, <https://www.mwl-law.com/understanding-subrogation-of-loss-of-use-vehicle-claims/>

Marilyn Raia, Loss of Use Damages: Recoverable or Not? PACIFIC MARITIME MAGAZINE-MARITIME BUSINESS FOR THE OPERATIONS SECTOR, <https://www.pacmar.com/story/2015/11/01/maritime-law/loss-of-use-damages-recoverable-or-not/388.html>

William Craven, Gregory Hudson & Cozen O'Connor, Texas Rule Change: Supreme Court Holds Loss of Use Damages Are Recoverable Where Property Total Loss, CASETEXT, <https://casetext.com/analysis/texas-rule-change-supreme-court-holds-loss-of-use-damages-are-recoverable-where-property-total-loss?sort=relevance&resultsNav=false>

Susan Engstrom, Texas Law Permits Loss-of-Use Damages in Total-Destruction Cases, INSURANCE LAW DAILY, Jan. 11, 2016, [http://www.dailyreportingsuite.com/insurance/news/texas\\_law\\_permits\\_loss\\_of\\_use\\_damages\\_in\\_total\\_destruction\\_cases](http://www.dailyreportingsuite.com/insurance/news/texas_law_permits_loss_of_use_damages_in_total_destruction_cases)

Rental value, THEFREEDICTIOANRY.COM (2019), <https://legal-dictionary.thefreedictionary.com/rental+value>

# Loss of Use Damages from the Perspectives of U.S. Tort Law

Kuan-Fu Kuo \*

## Abstract

Loss of use may refer to the inability to use an automobile, living quarters, business facility or equipment due to damage caused by the negligence or other wrongdoing of another. If one is entitled to a judgment for the detention or preventing the use of his land or chattels, he may recover the damages include compensation for the value of the use during the period of detention or prevention or the value of the use of or the amount paid for a substitute. The U.S. courts, including the federal and state, have accumulated a large quantity of decisions to deal with this issue. However, different view points in regard to the same arguments presenting in different state court holdings. This article focuses on some important problems, such as “is pecuniary loss required as a prerequisite to recovery?” “Is the owner of a pleasure chattel entitled to sue for loss of use damages?” and “Whether loss of use damages are recoverable where property is totally destroyed?” The analysis is based on court decisions and articles discussing these issues, and the author expects to predict the future trend relying on the foundation of this research.

**Keywords:** loss of use, rental value, pecuniary loss, lost profits, the principle of full compensation.

---

\* Professor, Department of Laws, Providence University.